ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 2 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; inż. Fr. Fojut; inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 15 – 16. Rok wydania piąty. | TCZEW, dnia 30 kwietnia 1926 r. | Ogólnego zbioru Nr. 127

Z powodu nieprzewidzianych trudności numer niniejszy ukazuje się ze spóźnieniem, powiększony. Również jeden z majowych numerów będzie powiększony. W maju ukażą się cztery numery.

Redakcja.

O mapę polskiego morza.

Już sześć lat bandera polska powiewa na Bałtyku i chociaż dotad spotyka się ja na morzu rzadziej jeszcze, niż możnaby się tego spodziewać, jednak tak czy inaczej, polskie okręty wojenne i handlowe już sześć lat pływaja po morzu polskiem.

Należy przypuszczać, wnosząc z nieustającej akcji propagandowej i przyrostu marynarzy polskich, iż z czasem i okrętów przybędzie.

Tymczasem od kilku lat funkcjonują nasze instytucje hydrograficzne, lecz dotad nie mamy jeszcze ani jednej polskiej mapy Bałtyku i nawigatorzy polscy, a także szkoły morskie, używają map niemieckich, ewent. angielskich.

„Słowo Pomorskie" w nr. 93 podaje do wiadomości, iż tego lata mają się rozpocząć naukowe badania polskiego morza; wiadomość ta nasuwa pytanie, czy polska mapa Bałtyku ma być wydaną dopiero po przeprowadzeniu badań morza specjalnie przez polskiego uczonego, czy też moglibyśmy zaufać badaniom już dokonanym przez innych i na podstawie takowych, wydać nareszcie parę map morza polskiego w swoim języku. Dla początku chociażby generalną mapę morza Bałtyckiego i zatoki Gdańskiej.

Wydanie takie byłoby już bardzo na czasie i pożądane z wielu względów.

Przykładem może nam służyć Łotwa (mająca obecnie przeszło czterdzieści parowców dalekiej żeglugi), która już dawno wydała mapy morza Bałtyckiego w swoim języku, przetłomaczywszy je z innych i dodawszy własną korekturę; podobnie postąpiła też Estonja i Finlandja.

J. L.

Nadesłane.

(Za dział ten redakcja przyjmuje tylko odpowiedzialność prasowo-prawną).

Budowa portu w Gdyni.

II.

Mamy coprawda Gdańsk, w którym zawarowano nam pewne prerogatywy i przywileje, ale Gdańsk przy obecnym stanie rzeczy dalekim jest od odgrywania tej roli, jaką w naszem życiu gospodarczem winien odgrywać polski port morski.

Po drugie: o ile zaczniemy prowadzić stale na większą skalę eksport drogą morską, to Gdańsk, tak ze względu na szczupłość miejsca, jak i na trochę już przestarzałe urządzenia portowe, nigdy nie będzie w stanie podołać naszemu zapotrzebowaniu i eksport nasz zawsze będzie krępowany. Jaskrawym dowodem powyższego może służyć nasz eksport węgla, który już obecnie doprowadzony jest do maksymalnej zdolności przeładunkowej Gdańska. Z drugiej zaś strony szybkie ukończenie portu w Gdyni bezwzględnie przyczyniłoby się do obniżenia płac robotników portowych w Gdańsku, które są obecnie stanowczo za wygórowane i wynoszą blisko cztery razy tyle co w Gdyni.

Jeżeli zaś weźmiemy pod uwagę okoliczność, że Polska w zeszłym roku wywiozła przez Gdańsk przeszło dwa miljony ton towarów, a wwiozła blisko miljon ton i że przeładunek i ekspedycja jednej tony kosztuje w średnim około dziesięciu złotych, wyniesie to poważną sumę kilkudziesięciu miljonów rocznie, które płacimy robotnikom gdańskim za przeładunek naszych towarów.

Prócz tego lwia część naszego importu i eksportu, głównie z powodu niewystarczalności Gdańska, odbywa się przez porty niemieckie jak Szczecin (import rudy szwedzkiej, eksport zboża, cukru) Brema (bawełna) oraz Hamburg. Musimy więc rok rocznie płacić za sam tylko przeładunek naszych towarów kolosalne sumy w walucie zagranicznej, sięgające kilkudziesięciu miljonów, które tracimy bezpowrotnie i które po ukończeniu portu w Gdyni w znacznej

mierze będą pozostawały w kraju. Tysiące polskich robotników znalazłyby w polskim porcie pracę i znaczne zarobki, setki pracowników umysłowych i urzędników mogłoby być zatrudnionych w biurach portowych i firmach prywatnych, a eksport nasz miałby możność dalszego rozwoju.

Okoliczność ta przy obecnym stanie rzeczy powinna mieć kapitalne znaczenie, gdy w kraju szerzy się bezrobocie i kryzys gospodarczy. Przez uruchomienie polskiego portu morskiego, tworzyłyby się u nas nowe gałęzie przemysłu i handlu, oraz tysiące możliwości, które podnosiłyby ogólny dobrobyt naszego kraju.

Z tych też wszystkich powodów sprawę budowy portu w Gdyni należy uważać za palącą nie cierpiącą absolutnie żadnej zwłoki, która należy traktować jak najpoważniej i jak najprędzej doprowadzić do końca.

Dlategoteż wszyscy śledziliśmy z najwyższą uwagą postęp robót przy budowie portu w Gdyni i z radością i uznaniem przyjmowaliśmy dotychczasowe wyniki, prowadzonej tam pracy. Z niecierpliwością oczekiwaliśmy dnia, w którym Gdynia wreszcie przestałaby być terenem prób i eksperymentów, a stałaby się terenem naszej owocnej i wydajnej pracy i mogła być nakoniec zaliczona do szeregu europejskich portów morskich.

Tymczasem stała się rzecz nieoczekiwana. W czasie zda się największej gorączkowej pracy, gdy podczas burz jesiennych, niezważając na ofiary w ludziach i na znaczne koszta, praca przy budowie szła w przyspieszonym tempie, gdy w prasie zaczęły ukazywać się wiadomości o zasadniczych zmianach i ulepszeniach już w najbliższym czasie, gdy Gdynia zaczęła przyciągać uwagę zagranicy, gdy u nas wszyscy snuli jak najoptymistyczniejsze prognostyki i projekty, roboty w Gdyni wstrzymano zupełnie i przez ubiegłe trzy miesiące prawie że nie wznawiano ich ponownie.

Przerwa ta w pracy wynikła podobno z powodu jakiegoś zatargu z przedsiębiorcami budowlanymi. Pomijam jednak przyczyny, które przerwę tą wywołały, w każdym razie nie były one nie do przezwyciężenia, ale wprost jest już niezrozumiałym likwidowanie w przeciągu tak długiego czasu drobnych zatargów i dopuszczenie do trzymiesięcznej bezczynności.

Nie mówię już o fatalnem wrażeniu, jakie przerwa ta na ogóle wywołała, ale któż zwróci straty, jakie rząd poniósł, opłacając przez ten czas zastęp zajętych budową portu urzędników, oraz straty jakie cały kraj i społeczeństwo nasze ponosi z powodu tego tak znacznego opóźnienia.

Lecz dopiero obecnie czeka nas największy zawód i rozczarowanie. Według ostatnich pogłosek zatarg z przedsiębiorcami ma być wreszcie zlikwidowany i w najbliższym już czasie roboty mają być nanowo podjęte. Ale cały punkt ciężkości prowadzonych robót ma być skoncentrowany przy wykończeniu budowy basenu dla statków wojennych, budowa zaś właściwego portu handlowego ma być podobno prawie że zupełnie wstrzymaną i odłożona na czas nieograniczony, aż do lepszych czasów.

Nie neguję wcale konieczności budowy portu wojennego, jestto wydatek wielki lecz konieczny, na który prędzej czy później Państwo Polskie zdobyć się musi, ale czem została wywołana decyzja co do ograniczenia dalszej budowy portu handlowego. Nie sądzę, żeby brakiem środków, gdyż przecież mamy pieniądze na basen wojenny, na budowę dworca pasażerskiego i na inne inwestycje w Gdyni mniej lub więcej związane z budową tam portu, nie może więc nie być środków na rzecz najważniejszą, to jest na budowę samego portu. Wydatki te są potrzebne, ale nie zmienią zasadniczo sytuacji w Gdyni, dopóki portu tam nie będzie.

Tymczasem z powodu rozszerzania mola południowego, zasypuje się piaskiem i to szczupłe miejsce, gdzie obecnie prowadzi się prowizorycznie jaki taki przeładunek węgla i wkrótce Gdynia przestanie zupełnie ładować na wewnętrznej stronie portu.

Gdzież więc są ulepszenia i postępy budowy, obiecywane nam od szeregu miesięcy. Gdzież są krany elektryczne do ładowania węgla, które miały być gotowe jeszcze w styczniu. Czyż wszystko to utonęło w sferze projektów i zostało odroczone na czas nieograniczony?

Doprawdy wierzyć się nie chce tym pogłoskom, oby na szczęście okazały się nieprawdziwe, oby czynniki miarodajne, mając na widoku dobro publiczne, skłoniły się do zmiany decyzji i z całym wysiłkiem z powrotem przystąpiły do szybkiej budowy polskiego por tu morskiego, na który już od tak dawna z niecierpliwością oczekujemy.

Jerzy Kijewski.

Przyp. red. Pesymizm autora niezna[j]duje dziś uzasadnienia w istotnym stanie rzeczy. Miejsce dla ładowania węgla nie jest uszczuplone. Stawia się dźwigi dla węgla.

Jak w handlowej części portu tak też w północnym basenie wojennej marynarki prace są w normalnym biegu.

Nowe książki.

Dr. Kazimierz Petyniak - Sanecki. Technika Handlu światowego. Nakładem Książnicy-Atlas, Lwów - Warszawa.

Książka powyższa stanowi pierwszą ogólną część zapowiedzianego przez autora dwutomowego podręcznika. Dzieło rozliczone jest w pierwszym rzędzie na potrzeby naszych wyższych szkół handlowych i powstało z wykładów w Wyższej Szkole dla handlu zagranicznego we Lwowie. — Niezawodnie jednak książka ta odpowiada potrzebom wszystkich pracujących w handlu zewnętrznym. Dla nas w szczególności ma znaczenie dział IV, traktujący o żegludze morskiej i żegludze po rzekach i kanałach, oraz jej technikę handlowa, jak też rozdział V, omawiający organizację handlu zamorskiego.

W braku podręcznika tej objętości, któryby omawiał handlową stronę żeglugi, książka Dr. Petyniaka-Saneckiego ma dla polskiego czytelnika wartość niezastąpioną. W systematycznem ujęciu ma tu czytelnik przed oczami całokształt handlu międzynarodowego i przegląd środków, któremi się posługuje. Rozdział I. traktuje o warunkach rozwoju handlu międzynarodowego, II-gi o organizacji handlu światowego, III-ci o technice kontraktów w handlu międzynarodowym. IV-ty o służbie komunikacyjnej w handlu międzynarodowym, V-ty o organizacji handlu zamorskiego.

Dział B rodzdz. IV poświęcony jest żegludze morskiej i obejmuje 9 stron. Omówione są tu: Flota handlowa i Shipping pools, Rejestracja i pomiar okrętów handlowych, Klasyfikacja okrętów handlowych, manifest okrętowy, księga ładunkowa, pokwitowanie załadowania, konesament, charter party, stawki przewozowe na okrętach, skład floty handlowej świata, żegluga po rzekach i kanałach.

W rozdziale tym, naogół ujętym bardzo trafnie, dają się zauważyć niedokładności, które byłoby pożądane usunąć w następnem wydaniu. Str. 283, east-bound rate-autor tłómaczy jako stawki przewozowe, nie dając do zrozumienia, że tylko stawki z Ameryki do Europy uległy zwyżce, tamże autor zalicza Red Star Line, Antwerpia, do linij holenderskich. Str. 284 rejestrację statków polskich prowadzi również Urząd Marynarki Handlowej w Gdańsku o ile statki nasze mają jako port macierzysty Gdańsk. Tamże zbyt wąsko na (32—37 proc.) jest określone potrącenie pomiarowe z tonażu brutto dla otrzymania tonażu rejestrowego netto, bez wyjaśnienia, iż należy to od rodzaju i wielkości statku. Str. 285 autor stosuje wyrazy deadweight goods i deadweigth capacity, nie objaśniając nigdzie wyrazu deadweight, wobec czego czytelnik nie wie, że chodzi tu o ciężarową nośność okrętu (martwa waga).

Str. 286, przytaczając znaki na kadłubie k, K, Atl, L, E, — nie podaje, iż są to oznaczenia wyłącznie niemieckie. Str. 287 „oficer dyżurny lub sternik potwierdza nadawcy odebrane towary“, wyraz sternik użyty niewłaściwie, gdyż „sternikiem“ w tem znaczeniu jest pierwszy pomocnik kapitana. Nazywamy go starszym oficerem, wzgl. 1-ym sternikiem.

Str. 298, przewozy odbywają się „Łodziami, łódkami, berlinkami i okrętami“. Wyliczenie to nie jest konsekwentne i wprowadza napróżno „okręt“ do żeglugi wewnętrznej. Tamże przedstawione są maksymalne zagłębienia dla statków wiślanych na 1 m 20, dochodzą on jednak w rzeczywistości do 1 m. 60.

Dział ubezpieczeń morskich zawiera zasadnicze braki, wymagające całkowitej jego przeróbki. Podstawa tych ubezpieczeń jest pojęcie awarji. Tymczasem autor błędnie pojmuje awarję wspólną (general average) i awarję poszczególną (particular average), nazywając pierwszą przeważnie wielką,

drugą zaś częściową. Str. 307 p. 2., oraz str. 293, zdanie „kapitan nie odpowiada za awarję dużą (!) lub małą, o czem mowa niżej" itd. świadczą o tem, że autor nie pojmuje kategoryj awaryj „generał i „particular" właściwie, lecz odwrotnie do ich rzeczywistego znaczenia. Wszak według pojęć rzeczywiście stosowanych przy ubezpieczeniu morskiem, jedna bela bawełny wyrzucona za burtę dla bezpieczeństwa statku i reszty ładunku stanowi general average (według autora — „wielka" awarję), natomiast gdy okręt zatonie i zginie całkowicie zachodzi znany nam wypadek particular average (według autora — „częściowa" awarja). Jak widać Dr. Petyniak-Sanecki obrał nieszczęśliwie nazwy i sam się niemi zasuggerował.

Wspólną awarją (niedobrze „wielka") nazywamy awarję powstałą przez pomyślne poświęcenie części całości: okręt plus ładunek, dla uratowania ich ze wspólnego niebezpieczeństwa.

Poszczególna awarja (niedobrze „częściowa" awarja) nazywamy wszelką awarje, powstałą nie z poświęcenia, lecz z innych przyczyn, jak wadliwa nawigacja, wypadek, uszkodzenie przez burzę itp. Całkowite zaginięcie okrętu nie przeszkodzi uważać tę awarję jako particular (źle „częściowa"), gdyż chodzi w nazwie o to, że asekuratorzy poszczególnych elementów ładunku i statku pokryją szkody w poszczególnych częściach, każdy za siebie, ponieważ nie było poświęcenia części dla uratowania całości.

Pomijając te usterki „Technika handlu światowego" również w dziele dotyczącym handlu morskiego jest dziełem bardzo cennem, należy życzyć jaknajprędszego ukazania się w druku drugiej, szczegółowej części.

Wiedza handlowa. Miesięcznik, poświęcony nauce i nauczaniu handlowemu. Kraków nr. 1 i 2. Roczn. 1. Adr. Red. i Admin.: Kraków, Krowoderska nr. 55.

Wiedza i Życie. Miesięcznik ilustrowany, popularyzujący wiedzę. W nr. 1 i 2 ukazały się artykuły, poświęcone żeglarstwu i rybactwu morskiemu. Adr. Red. i Adm.: Warszawa, Chmielna 33.

Towarzystwo przybrzeżnej żeglugi „Weichsel" w r. 1925.

Głównemi źródłami dochodu towarzystwa są linje pasażerskie wzdłuż wybrzeża (na których bilety w r. 1925 ulec musiały zniżce wskutek konkurencji) holowanie i ratownictwo. W r. sprawozdawczym wykonano trzy ratowania na morzu. Bilans wykazuje 243 492 gd. dochodu brutto, z czego odpadają 13 749 gd. na administracje 60 256 gd. na podatki (podatek od ruchu 39 131 gd.), 10 245 gd. na ciężary społeczne i 42 444 gd. na asekurację. Na walnem zebraniu zarząd postawi wniosek o przeznaczenie 50 000 gd. czystego zysku na amortyzację i wypłacenie 6 proc. dywidendy, co wyniesie 36 000 gd (Kapitał zakładowy — 600 000 gd.).

Majątek towarzystwa składa się z 27 parowców i motorówek o wartości 566 536 gd., statków węglowych o wartości 25 000 gd., terenów i budynków o wart. 32 725 gd., zapasów węgla i materjałów pędnych o wart. 27 545 gd. Wśród pasywów figuruje ustawowa gwarancja 60 000 gd. na odmłodnienie taboru parowców 50 000 gd., długi towarzystwa 87 093 gd.

Zanotować wypada, że wypadki ratowania okrętów, które dały towarzystwu najlepszy dochód, zdarzyły się na polskich wodach terytorjalnych. Przy znacznym ruchu okrętowym, podczas mgły statki natykają się na zewnętrzne wybrzeża półwyspu Hel.

Własna służba ratownicza, nietylko jak dotychczas z brzegu, dla ratownictwa załóg (rzadki wypadek), lecz również przy pomocy holowników — z Gdyni, dla ściągania statków z mielizny (częsty wypadek) jest pożądana.

Rybactwo morskie.

Nowe sposoby poszukiwania ryb.

W Stavanger (Norwegja) poczyniono próby z mikrofonem do połowu ryb, na różnych głębokościach i w różnych miejscach. Ławice ryb, poruszając się, wydają specyficzny szmer, który przez zastosowanie mikrofonu doskonale orjentuje załogę statku, gdzie należy rozpocząć połów.

Połowy ryb w marcu.

Ze sporządzonego zestawienia połowu ryb w mies. marcu wynika, że wyłowiono ich 56 195 kg. wartości 128 360 zł. Zajętych przy połowach rybaków było 981 na 70 statkach motorowych i 192 żaglowych. Połów szprot zawiódł całkowicie, wobec czego wszystkie wędzarnie wstrzymały pracę, a szereg przedsiębiorstw zbankrutował. Dopisał natomiast połów łososi, który wyniósł 17 270 klg. — wartości 100 000 zł, co stanowi 80 proc. ogólnej wartości połowu. Naogół rybacy tutejsi nie pamiętają tak złych czasów.

Badanie Bałtyku.

Kierownik laboratorjum morskiego w Helu p. Kazimierz Demel w roku bieżącym odbędzie kilka wycieczek naukowych na Bałtyk na statku „Lwów". Ministerstwo Przemysłu i Handlu zarezerwowało dla p. Demla specjalne miejsce na statku. W ten sposób rozpoczyna się naukowe badanie polskiego morza.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.

Ruch pasażerski w Gdyni.

W dniu 22 b. m. przybył z Hawru par. Pologne, przywożąc 34 pasażerów oraz 15 ton ładunku mieszanego.

Ruch pasażerski.

Statek Pologne przybył z przyspieszeniem w dn. 12 bm. do Gdyni bez pasażerów przywożąc 1,5 tony ładunku mieszanego. W tym samym dniu statek wyszedł do Havru po załadowaniu pasażerów, przeważnie emigrantów do Ameryki.

Roboty w Gdyni.

Dnia 19 b. m. konsorcjum polsko-francuskie podjęło istotnie roboty portowe. Przystąpiono zarówno do bagrowania, jak i do umacniania wybrzeża za pomocą kesonów. Jest nadzieja, że okres letni będzie w całości wyzyskany na spieszną budowę portu.

Budowa portu w Gdyni.

W ostatnich dniach rozpoczęto betonowanie wewnętrznej ścianki molo południowego. Budowa nowej bocznicy kolejowej do portu posuwa się szybko naprzód.

Ruch statków polskich.

Dnia 12 kwietnia par. Wisła (374 t.) odpłynął z towarem do Antwerpji. Tego samego dnia par. Wawel (426 t.) udał się z towarem do Kopenhagi.

Dnia 20 kwietnia transportowiec Warta (1669 t.) odbył próbną podróż po naprawie na stoczni gdańskiej i dn. 22 kw. udał się próżny do Cherbourga po materjały wojenne.

Dnia. 22 kwietnia par. Wawel (426 t.) poszedł do Sonderburga z węglem.

Kronika światowa żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

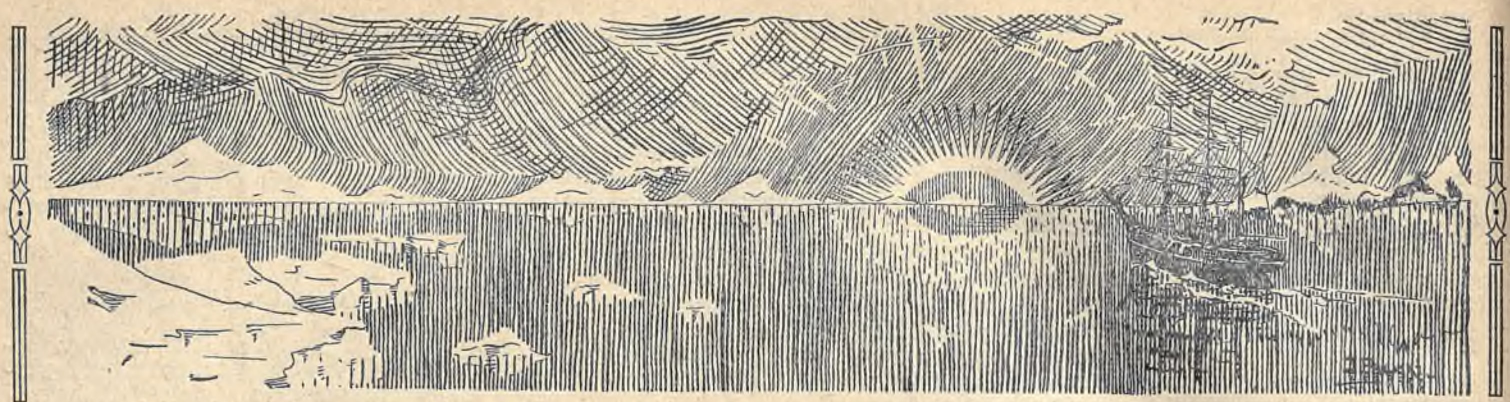
Ruch portu Lipawy. W czasie od 22 marca do 19 kwietnia zawinęły do portu 63 statki o łącznej ładowności 23 863 ton rej. netto. Statki te przywiozły 6 583 t. mieszanego ładunku, 4 351 t. węgla kamiennego, w tem 3 621 t. polskiego węgla z Gdańska, 2 493 t. fosfatu, 1340 t. śledzi itd., 8 statków zawinęło próżnych.

W tymże czasie odpłynęło 57 statków o łącznej ładowności 25 142 ton rej. netto. Statki te wywiozły łącznie 4 635 t. mieszanego ładunku, 1 475 stand. drzewa, 16 statków odeszło próżnych.

DANJA.

Dochody z żeglugi duńskiej w roku 1925. Według duńskiej statystyki dochodów z ruchu statków duńskich, fracht brutto dał w r. 1925 sumę 225 milj. koron (1924—272 000 000). Cyfry r. 1925 dla parowców i motorowców wynoszą 197 milj. za fracht brutto i 11,5 milj. za frachty miesięczne. (W r. 1924 — 241 i 12,6 milj. kor.). Dochody żaglowców i żaglowców z motorem wynosiły w r. 1924 9,9 milj.. w r. 1925 obniżyły się one proporcjonalnie tak samo jak dochody z innych statków.

Obniżenie się dochodów tłomaczy się częściowo zwyżka korony duńskiej, a z drugiej strony obniżeniem się stawek frachtowych.



Podróże morskie i sport wodny

Podróż bez załogi przez Atlantyk.

IX.

Od rana dnia 20 sierpnia wiatr dał z nadzwyczajną siłą. Czarne chmury pokrywały całe niebo. Około godziny 10 wiatr osiągnął siłę huraganu. Fale spiętrzyły się, stały się krótkiemi i zdradliwemi. Wiatr zrywał wierzchołki fal, rozbijające się o yacht licznemi wirami piany. Niemniej Firecrest znakomicie się trzymał na wzburzonem morzu, więc uczucia podziwu i wdzięczności dla swego dzielnego statku ogarnęły samotnego żeglarza.

Było dokładnie południe. Nagle groźne zjawisko ukazało się oczom Gerbaulta. Zdaleka już dostrzegł nadchodzącą od widnokręgu olbrzymią falę. Przewyższała znacznie wszystkie inne fale, a grzywa z białej, różowej piany na jej grzbiecie czyniła ją widoczną zdaleka. Był to obraz piękna i grozy. Zbliżała się do yachtu z hukiem dalekiego grzmotu.

W mgnieniu oka zorjentował się podróżnik, że pozostać przy sterze byłoby narażeniem się na pewną śmierć. Fala zabrałaby go ze sobą z pokładu, który oto miała pogrzebać pod sobą. Rzucił się więc do masztu i wdrapał się do połowy jego wysokości. I w tejże chwili spadł na małą łupinę potworny wał, pokrywając odrazu cały pokład ciężarem wielu tysięcy kilogramów wody. Statek drżał i pochylał się stopniowo, a żeglarz zawieszony nad kotłującem się całunem pytał siebie, czy też cym się całunem pytał siebie, czy też się „Firecrest“ jeszcze wynurzy z ki-

Powoli wysunęły się z wirów piany kształty dzielnej łodzi. Fala przeszła. Gerbault ześliznął się z masztu, ażeby się przekonać, że zewnętrzna część ościenia (bukszprytu) została przez falę ułamana. Maszt został również zagrożony, gdyż wanty lewicowe się rozluźniły. W każdej chwili maszt groził pęknięciem pod gwałtownemi uderzeniami wiatru.

Ażeby uratować maszt Alain Gerbault przeszedł na inny ciąg (hals), nastawiając parciu orkanicznego wiatru wanty prawicy (sterburty, sztymburty). Fale jeszcze były tak gwałtowne, że pokład przeważnie znajdował się pod wodą, a jednak kulminacyjny punkt orkanu już minął. Podróżnikowi udało się zastąpić główny żagiel zatroczony (zarefowany grot) burznikiem (trajslem). Gdy zapadła noc, już mógł on, głodny i całkowicie wyczerpany zejść pod pokład, uszczelniając za sobą wszystkie luki.

Nazajutrz wiatr był o mniejszej sile, jednak Firecrest jeszcze się ciężko borykał z falą. Yacht znajdował się w tej chwili o 300 mil na północ od wysp Bermud, a na odległości 800 mil od Nowego Yorku — celu podróży. Uwzględniając jednak prąd zatokowy trzeba było liczyć odległość od Nowego Yorku na 1 200 mil. Wielka wobec tego była pokusa zawinąć na Bermudy, jednak Gerbault dobrze pamiętał, że minie się w ten sposób z właściwem zadaniem swej żeglugi, — przebycia Atlantyku ze wschodu na zachód bez zawijania po drodze na jakiekolwiek wyspy.

Dlatego tem gorliwiej wziął się do naprawy want rozluźnionych i złamanego ościenia. Nowy oścień, który sporządził z pozostałości starego, był o całe trzy metry krótszy, lecz spełnił swe zadanie dobrze. Po przybyciu do Nowego Yorku Al. Gerbault sprojektował yacht dla podróży w wodach europejskich, o zaledwie rudymentarnym ościeniu, końca którego łatwo dotknąć pozostając na pokładzie. W ten sposób Gerbault w wyniku swego doświadczenia wypowiedział się przeciwko długim, wystającym ościeniom, w zastosowaniu do yachtów mniejszych. Yachty nowoczesne mniejszych rozmiarów też rozwijają się wyłącznie w tym kierunku i coraz mniej się widzi żaglowców sportowych z pionową stewą przednią i długim i trudnym w obsłudze ościeniem.

Naprawa bocznych wiązań masztu odbyła się w ten sposób, że Gerbault podniósł się aż do wysokości oparcia o maszt rożca (gafli) i przyciągnął do masztu rozluźnione wanty, po czem, zlazłszy, napiął wanty u dołu przy pomocy prężnic śrubowych.

Dnia 22 sierpnia podróżnik notuje znaczne pocieplenie wody i wnioskuje z tego, że się już znajduje w prądzie Zatokowym.

Zapowiedź śmiałej wyprawy żeglarskiej. Łodzią żaglową z Chin do Polski.

„Komitet Polski w Szanghaju z prawdziwem zadowoleniem zaświadcza, że kapitan Kazimierz Sarjusz Szarski nabył w dniu dzisiejszym niewielką szkutę (36 stóp angielskich), pojemności 14,6 r. tonn, na której w najbliższych miesiącach wyrusza pod polską banderą w podróż przez Ocean Indyjski i Suez do Polski. Śmiałemu żeglarzowi towarzyszyć będą w jego trudnem przedsięwzięciu najlepsze życzenia kolonji polskiej w Szanghaju. Szanghaj, 15 marca 1926.“ Następują podpisy i pieczęć komitetu. Zakupiona przez p. K. S. Szarskiego szkuta żaglowa pełniła dotychczas służbę ratowniczą. Jest zaopatrzona w motor. Nowy właściciel nadał jej imię „Per aspera“. —

(„Kur. Pozn.“).

Towarzyszami podróży kpt. Szarskiego w braku polskiej załogi mają być dwaj Rosjanie i Rumun - lotnik, p. Serga Warcar, który ma się opiekować motorem. Najciekawszą i rekordową częścią podróży będzie morze Czerwone. Szczęść Boże!



Opis szkuty polskiej z r. 1611.

W „Slavia occidentalis" t. V, Poznań 1926 str. 78—80 ogłasza znany badacz naszej gwary flisackiej i żeglarskiej p. B. Ślaski opis stanu szkuty sanowej z 1611 roku, zaczerpnięty z akt Grodu Przemyskiego. Tekst ten ogłoszony był po raz pierwszy w dziele Wł. Łozińskiego „Prawem i lewem", Lwów 1904,I. obecnie ogłoszony tekst jest poprawiony według oryginału.

Oto jego brzmienie:

Żelaza i oków (szkuty) oddarte, rudel wzięty, burtnice połamane, za głowa komora rozebrana, nie dostaje pojazd 16, lasek 9, a z prykami 6, maszt zepsowany wniwecz insze aparamenta badź popsowane, badź ich niemasz, jako to: żagiel wniwecz podarty i zgnojony, na który kilkadziesiąt półsetków płótna wychodzi, sztak porwany, tryski z blokiem niemasz, szut dwuch i gar niemasz, bosaka także, rysi, dymaka i jakieru niemasz, swornia żelaznego od szyby niemasz, u śpiżarni zamki, skoble i wrzeciadze poodrywane, drzwi u komory szyprowej niemasz, zamek od szafarni oderwany, zamek w kuchni także zepsowany, plichta przegniła, u rufy narożnice żelazne poodrywane, reja spróchniała, wręga u rufy spadana, u tejże wręgi i sama szkuta w zymbracie się naruszyła, tak iż dnem bardzo ciecze.

Tekst ten zopatrzony jest w komentarz porównawczo- i historyczno-językowy p. B. Ślaskiego, zawierający objaśnienie 27 wyrazów. Treść opisu wskazuje nam jak stara jest nasza tradycja nazw dla części okrętu, — fakt nie wszystkim znany.

Żegluga wewnętrzna.

Ruch eksportowy na rzece Warcie

w czasie od 1 lutego r. b. do 16 kwietnia 1926.

Z dniem 4 lutego r. b. rozpoczęła Żegluga Wielkopolska na rzece Warcie i jej dopływach (siedziba: Poznań Tama Garbarska 26 Telefon 1058) swą działalność, która się przedstawia jak następuje:

Mączka kartoflana:					
Poznań	—	Hamburg	3 berlinki	600	tonn
„	—	Szczecin	—	—	„
Luboń	—	Hamburg	4 „	1.070	„
„	—	Szczecin	2 „	540	„
Razem mączki kartofl.			9 berlinek	2.210	tonn
Cukier.					
Poznań	—	Szczecin	37 berlinek	9.983	tonn
Zboże.					
Poznań	—	Szczecin	26 berlinek	6.796	tonn
Drzewo.					
Stobnica	—	Kühnitz	3 berlinki	800	cbm.
Nawozy sztuczne.					
Szczecin	—	Poznań	2 berlinki	700	tonn

Tabor rzeczny.

Odpłynęło 73 szkuty.

Ruch na rzece Warcie i Noteci ożywiony — dość poważne zapotrzebowanie na szkuty do mączki, cukru, zboża i drzewa. — Stawki dogodne.

Zgłoszenia przyjmuje Żegluga Wielkopolska, Poznań Tama Garbarska 26 Telefon 1058.

Ruch przez śluzę Einlage w marcu.

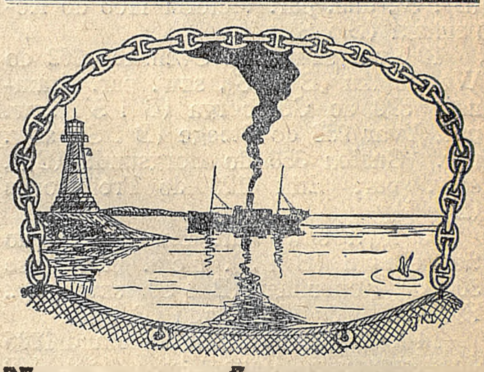
Ruch w obie strony przewyższył w m. marcu o całe 50 proc. ruch marca poprzedniego roku i prawie o tyleż ruch marca r. 1912. Co do ładunków, to jednak tylko na wejściu od Żywej Wisły na Leniwkę ilość jego dorównała prawie ilości przedwojennej (III 1926 27 335 t.; III 1912 28086), a przewyższyła znacznie ilość z poprzedniego roku (III 1925 11.047). Na wyjściu z Żywej Wisły na Leniwkę było ładunku nietylko mniej niż w r. 1912, lecz również mniej niż w roku poprzednim (III 1926 7756; III. 1925 9139; III. 1912 18287). Stosunki te są wynikiem przewagi obecnej eksportu produktów krajowych przez port gdański.

Ruch statków z i do miejscowości Wolnego Miasta osłabł w stosunku do marca roku poprzedniego o 25—30 procent na wejściu i wyjściu. Ruch w kierunku Królewca, dolnego Niemna i Królewca, dolnego Niemna i Kłajpedy wzmógł się bardzo na wejściu do portu gdańskiego (o przeszło 100 procent), mniej jednak na wyjściu z Leniwki, bo tylko o 22 proc.

Największe jednak ożywienie wykazał ruch w kierunku kanału bydgoskiego, Noteci, Warty i Odry. Wyszło w tym kierunku 99 statków o łącznej nośności 26219 t. (w marcu 1925 9 statków i 2424 t., w marcu 1912 50 statków i 11338 t.). Przyszło z tego kierunku 37 statków o łącznej nośności 10256 t. (w marcu 1925 8 statków i 1444 t., w r. 1912 0 statków).

Ruch z okręgu Grudziądza, Bydgoszczy i Chełmna nie różnił się prawie od r. poprzedniego, natomiast ku temu okręgowi ruch był o blisko 95 proc. większy niż w roku poprzednim, a o 35 proc. przewyższał ruch z marca 1912 roku.

Ruch z okręgu Włocławka i Płocka był o 160 proc. większy niż w marcu r. ub., lecz o 36 proc. mniejszy niż w roku 1912.



Nasz wywóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem, — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2.83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński (8—15 kwietnia).

8 kwiet. szw. par. Dagmar 647 do Sztokholmu (Bg).

10 kwiet.: szw. par. Morja 1047 do Gefle (B iS).

11 kwiet. szw. par. Kalmarsund XI 739 do Axelosund (B i S).

13 kwiet. duń. par. Emanuel 785 do Odensee (Rhd), niem. par. Tip 765 do Sztokholmu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 9003 tony węgla.

Sprostowanie. W statystyce ub. tygodnia podaliśmy par. Energie 682 z węglem do Kjöge. Wkradła się tu omyłka, gdyż ten statek w Gdyni nie ładował.

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(15—21 kwietnia).

15 kw. łot. par. Gauja 896 do Rygi (Bg), szw. licht. Halfta III 473 do Simrishamn (B i S).

21 kw.: szw. par. Arcs 493 do Helsingborg (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 4160 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port tczewski (w kwietniu).

15 kwietnia: niem. licht. Bazar 384 i Ulk 377 do Kopenhagi (Pohlmann).

Wywiozły łącznie 1300 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (10—20 kwietnia).

10 kw.: szw. par. Kinne 362 do Göteborga (B i S), łot. par. Florentine 1022 do Rygi (Bg.), duń. par. Knud Villemoes 860 do Esbjergu (Rhd), fsk. par. Ganduise 2363 do Genui (Art), szw. par. Excelsior 841 do Göteborga (B i S), duń. par. Victoria 1160 do Kopenhagi (B i S).

12 kw.: szw. par. Svenske 262 do Westerviku (B i S), szw. par. Framnaes 590 do Göteborga (B i S). szw. par. Yvar 258 do Steege (B i S), szw. par. Gusten 353 do Borgsundu (Bg), szw. par. Erik 123 do Trelleborgu (B i S).

13 kw.: szw. par. Betula 809 do Sztokholmu (B i S), niem. par. Aase 500 do Kopenhagi (B i S), szw. par.. Fyglia 979 do Halmstadu (B i S).

14 kw.: hld. par. Sint Annaland 1206 do Kopenhagi (Hansa), pol. licht. 120 83 do Gdyni (Elibor), norw. par. Osterdal 2382 do Genui (B i S), szw. par. Kjell 687 do Norrköpingu (B i S), szw. par. Aina 772 (B i S), gd. par. Prosper 410 do Dieppe (B i S).

15 kw.: łot. par. Kurland 428 do Lipawy (Bg), szw. par. Gustafsen 745 do Oxelösundu (Bg). szw. par. Aegir 753 do Oskarshamnu (B i S), duń. żagl. z mot. Jens 122 do Saxe (B i S), szw. par. Ture 313 do Karlshamnu (Art), duń. par. Vendia 627 do Odense (B i S).

16 kw.: duń. par. Smut 1089 do Odense (B i S).

17 kw.: szw. par. Cygnus 1018 do Göteborga (B i S), szw. par. Cecil 776 do Karlskrony (B i S), łot. par. Latvija 798 do Rygi (Bg), szw. par. Sylvia 169 do Burjsvik (B i S), niem. par. Eberhard 338 z tow. i w. do Hamburga (B i S).

18 kw.: szw. par. Nordöst 628 do Degershamnu (B i S), szw. par. Lord 988 do Norrköpingu (B i S). szw. par. Helios 924 do Sztokholmu (B i S), łot. par. Windau 281 do Kłajpedy (Bg), szw. par. Mars 854 do Göteborga (B i S).

19 kw.: niem. par. Undine 672 do Rygi (D — S), duń. par. Avance 734 do Kopenhagi (Rhd)

20 kw.: duń. par. Victoria 1160 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Patria 1108 do Malmö (B i S), niem. żagl. z mot. Ingeborg 84 do Sölvesborgu z koksem (Bg), szw. par Ernst 880 do Sztokholmu (B i S). duń. par. Erindring 425 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Lydia 546 do Rygi (B i S), szw. par. Asta 1089 do Gefle (B i S), szw. par. Maerta 926 do Göteborga (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 77 300 ton węgla.

(21 — 26 kwietnia)

21 kw.: szw. par. Gusten 353 do Westerwik z węglem (Bg), duń. żagl. Anna 57 do Naxö (Gw), szw. par. Anvall 600 do Sundsvall (B i S) szw. par. Virla 764 do Slite (B i S).

22 kw.: szw. par. Erik 123 do Landskrony (B i S), łot. par. Everest 1320 do Rygi (Bg), szw. żagl. Sylva 175 do Holgenaes (Gw), szw. par. Excelsior 840 do Göteborga (B i S), szw. par. Ellen 948 do Sztokholmu (B i S), pol. par. Wawel 426 do Sonderburgu (Bg).

23 kw.: duń. par. Kjöbenhavn 886 do Harslargshamnu (Jörgensen), szw. par. Majfrid 524 do Westerwik (B i S), szw. par. Elsie 628 do Sztokholmu (B i S), hol. par. Sint Angerland 1206 do Kopenhagi (Hansa), norw. par. Ulrika II. 913 do Gefle (B i S), łot. par. Kandawa 1170 do Roge (D — S).

24 kw.: szw. par. Rau 930 do Norrköpingu (B i S), niem. par. Dieter Hugo Stinnes XII. 1222 do Kopenhagi (Artus), szw. par. Nedjan 557 do Ljuen (Bg), szw. par. Finnland 1399 do Gefle (Bg), niem. hol. Laboe 12 z lichtugami mor. Wega 758 i M 593 do Saxköping (Artus), szw. par. Anna 714 do Varbergu (B i S).

25 kw.: szw. par. Amity 638 do Sztokholmu (Jörgensen), łot. par. Windau 281 do Kłajpedy (Rhd).

26 kw.: norw. par. Belfri 1282 do Sundsvall (Bg), duń. par. Emanuel 784 do Nakskov (Rhd) szw. par. Ilse 289 do Lysekil (B i S), szw. par. Maria 1047 do Sztokholmu (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 47 900 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (10—20 kwietnia).

10 kw.: szw. par. Sylvia 955 do Manchesteru (B i S), ang. par. Dewstone 793 do Westhartlepool (Shaw), duń. par. Flynderborg 858 do Horsensu (Bg), niem. par. Finnland 246 do Rotterdamu z drz. i zb. (D — S), gd. par. Weichsel 602 do Antwerpji (B i S), niem. par. Venetia 507 do Amsterdamu (D — S).

11 kw.: niem. par. Altenwärder 335 do Plymouth (Rhd).

12 kw. niem. żagl. Marliese 118 do Kopenhagi (Rhd), niem. par. Lexa 503 do Lowestoftu (D — S), niem. żagl. Leipzig 64 do Wittdun, szw. mot. Margot 279 do Limmericku (Gw), szw. par. Bmoxvik 840 do Hull (B i S).

13 kw.: niem. par. Victoria Köpke 202 do Elsfleth (Gw). niem. par. Marie Ferdinand 932 do Liverpoolu (Shaw).

14 kw.: gd. par. Oberpr. Delbrück 620 do Gandawy (Rhd), niem. żagl. z mot. Caro 81 do Kopenhagi (Bg), niem. par. H. Ferdinand 1092 do Kardyfu (Shaw), szw. żagl. Astrid 69 do Kopenhagi (Bg), szw. par. Lisbeth do Westhartlepool (Bg), niem. par. Bianca 737 do Hull (D — S), szw. par. Forstvik 839 do Grangemouth (D — S), duń. par. Skinfaxe 1014 do Londynu (Bg).

15 kw.: niem. par. Grimgerde 406 do Folkestone (Bg), fr. par. Chateau Lafitte 1284 z tow. i drz. do Antwerpji (Worms), duń. par. Skodsborg 850 do Londynu (Bg), duń. par. Bjerke 774 do Bonessu z podkładami (Wolff).

16 kw.: niem. par. Lisbeth Cords 496 do Tynedocku (Bg), duń. par. Elie 1120 do Londynu (B i S), niem. par. Borkum 560 do Harburga (D — S).

17 kw.: gd. par. Etzel 593 z drz. i tow. do Antwerpji (B i S), niem. par. Elsa Zelck 731 do Manchesteru (Bg), niem. par. Hogland 722 do Londynu (D — S), duń. par. Daneri 938 do Westhartlepool (Bg). niem. par. Lotte Gabriele 538 do Hamburga (Wolff), ang. par. Seaton 898 do Lowestoftu (D — S), duń. par. Marks 719 do Bostonu (D — S), duń. par. Inge Maersk 877 do Garstonu (D — S).

18 kw.: niem. par. Dione 657 do Amsterdamu (D — S), szw. par. Mollösund 135 do Sztokholmu z drz. i tow. (Thor Hals).

19 kw.: duń. par. Skotland 1015 do Grangemouth (Bg), niem. par. Goslar 1333 do Londynu (Shaw).

20 kw.: niem. par. Septima 823 do Londynu (B i S), niem. żagl. z mot. Berta 58 do Kopenhagi (Gw), duń. par. Normandik 880 do Southamptonu (D — (D — S), niem. par. Dalelfen 897 do Amsterdamu (D — S), szw. par. Livland 1335 do Grangemouth (Bg).

Statki powyższe wywiozły łącznie 101 500 m³ drzewa.

(21 — 26 kwietnia)

21 kw.: szw. par. Fivald 719 do Hull (Bg), duń. par. Dancly 515 do Boness (D — S), duń. par. Senegal 1166 do Lüderitzbay (B i S), duń. par. Bretagne 964 do Hull (B i S).

22 kw.: niem. par. Brake 336 do Harburga (B i S), duń. par. Holland 720 do Londynu (Bg). niem. par. Marta Schröder 344 do Portsmouth (Shaw)

23 kw.: duń. żagl. z mot. Marie 199 do Rhyl (Scharenberg), niem. par. Angeln 320 do Rotterdamu (D — S), hol. par. Damsterdiep 358 do Southampton z podkładami (Bg). duń. par. Tarnholm 838 do Liverpool z drzewem i towarami (Rhd). norw. par. Carmen 1108 do Manchesteru (Bg).

24 kw.: duń. par. Hans Tavsen 1093 do Londynu (Bg). ang. par. Akenside 1138 do Hull (B i S).

26 kw.: niem. par. Aase 500 do Hull (D — S), niem. par. Fritz Schoop 903 do Antwerpji z drzewem i towarem (Bg), niem. motor. Marie Gertrude 1185 do Ostendy (D — S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 52 100 m³ drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (10—20 kwietnia).

10 kw.: duń. mot. Maagen 979 do Nykopingu z żytem (Gw), niem. par. Finnland 246 do Rotterdamu z drz. i zb. (D — S).

13 kw. : niem. par. Ralum 185 do Inswichu (D — S).

14 kw.: niem. par. Bürgermeister Eschenburg 346 do Rewla (Lcz), szw. żagl. z mot. Hilde 63 do Aalborgu (Bg), niem. par. Mineral 309 z zb. i tow. do Rotterdamu (Rhd).

15 kw. żagl. z mot. Runa 66 do Linfjordu z jęczmieniem (Bg).

16 kw.: gd. par. Echo 555 z tow. i zb. do Helsingforsu (B i S), niem. par. Claus 125 z zb. i cukrem do Lipawy (Wolff), ang. par. Majorca 589 z zb. i cukrem do Leith (Rhd), niem. par. Nor-

mal 182 z zb. i tow. do Rotterdamu (Rhd.).
18 kw.: niem. par. Annchen Peters 246 do Aarhus (B i S).
20 kw.: niem. par Reval 573 do Rygi z zb. i tow. (Lcz), niem. mot. Erika Tress 188 do Holbäk z jęczmieniem (Pwe).
Statki powyższe wywiozły łącznie 7 500 ton zboża.

(21 — 26 kwietnia)

21 kw.: duń. mot. Urga 56 do Kopenhagi (Gw.), niem. par. Masuren 299 do Roterdamu ze zbożem i towarami (Rhd), niem. par. Oceana 716 do Antwerpji ze zbożem i tow. (Rhd), niem. par. Ester 254 do Kopenhagi (Gw).
23 kw.: niem. par. Susanne 193 do Trelleborgu (B i S).
25 kw.: duń. żagl. z mot. Fremad 55 do Naxö (Gw), niem. żagl. z mot. Meta 47 do Kopenhagi (Gw), duń. żagl. z mot. Sarten 73 do Aarhus (Gw), duń. żagl. z mot. Kaj 47 do Odense (Gw).
Statki powyższe wywiozły łącznie 2 300 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (10—20 kwietnia).

10 kw.: duń. par. Robert Maersk 789 do Marsylji (Rhd).
12 kw.: niem. par. Wiborg 350 do Rewla z tow. i cukrem (Lcz), niem. par. Claus 125 do Lipawy (Wolff).
14 kw.: duń. par. Njord 258 do Kopenhagi z tow. i cukrem (H. Jörgensen).
16 kw.: niem. par. Claus 125 do Lipawy z zb. i cukrem (Wolff), ang. par. Majorca 589 z zb. i cukrem do Leith (Rhd).
Statki powyższe wywiozły łącznie 3 2000 ton cukru.

(21 — 26 kwietnia)

23 kw.: niem. par. Klaus 125 do Lipawy (Wolff i Co).
26 kw.: niem. żagl. z mot. Emmi Friedrich 129 do Szczecina (Jörgensen).
Statki powyższe wywiozły łącznie 575 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (10 - 20 kwietnia).

10 kw : niem. par. Widder z licht. cysternową, V 654 do Rygi z naftą (Nordd. Lloyd).
12 kw.: duń. par. cyst. Dania 588 do Kopenhagi z ropą gazową, (B i S).
14 kw.: szw. żagl. Wandia 88 do Stokholmu z olejem (Bg).
15 kw.: niem. par. cyst. Brösen 725 do Dunkerki z ropą gazową.
17 kw.: duń. par. cyst. Dania 588 do Aarhus z ropą gazową (B i S).
Statki powyższe wywiozły łącznie 2 600 ton produktów naftowych.

(20 — 26 kwietnia)

21 kw.: niem. holownik Widder z licht. 5 654 do Rewla z naftą (Nordd. Lloyd), duń. par. cyst. Dania 588 do Kopenhagi z ropą gazową (B i S).
22 kw.: szw. hol. Birger z licht. cyst. Schell X. 296 do Kalmaru z ropą gazową (B i S), szw. mot. Kajsa 71 do Sztokholmu z ropą gazową (Gw).
23 kw.: szw. żagl. z mot. Lilian 78 do Sztokholmu z ropą gazową (Gw).
24 kw.: niem. mot. cyst. Grete Glad 294 do Londynu z naftą.
26 kw.: duń. par. cyst. Dania 588 do Malmö z ropą gazową (B i S).
Statki powyższe wywiozły łącznie 2 500 ton produktów naftowych.

Kronika światowa

ANGLJA.

Ciekawe rozstrzygnięcie procesu. Sąd angielski wydał ciekawy wyrok w sprawie statku Oakfield. Armatorzy podali stoczni w Kardyfie, gdzie statek był oddany do reparacji, materjał przeznaczony do czyszczenia kondensatora. Podczas czyszczenia nastąpił wybuch spowodowany tem, że wspomniany materjał wydzielał wodór, który mieszając się z otaczającem powietrzem wytwarzał mieszaninę wybuchową. Armatorzy zaskarżyli o odszkodowanie stocznię reparacyjną i przemysłowca, który fabrykował ów produkt i nie uprzedził stoczni o jego chemicznych właściwościach. — Trybunał orzekł, że stocznia reparacyjna nie ponosi winy, ponieważ nie wiedziała, że trzeba zastosować specjalne ostróżności, lecz uczynił fabrykę odpowiedzialną za awarję spowodowaną przez eksplozję i za przestój.

Ruch okrętów przewidywany.

Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Statek	z Havru odchodzi	do Gdyni przychodzi	z Gdyni odchodzi	do Havru przychodzi
Pologne	8 maja	12 maja	13 maja	17 maja
„	29 „	2 czerwca	3 czerwca	7 czerwca
„	19 czerwca	23 „	24 „	28 „
„	10 lipca	14 lipca	15 lipca	19 lipca

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie: data	Do Gdańska zawinął, zawinie: skąd	Z Gdańska odpłynie: dokąd	Z Gdańska odpłynie: data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
30. 4.	z Lipawy	doLondynu	30. 4.	Baltara	United Balt. Corp.
3. 5.	„ Londynu	„ Kłajpedyi Lipawy	4. 5.	Baltriger	„
7. 5.	„ Lipawy	„ Londynu	7. 5.	„	„
10. 5.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	11. 5.	Baltara	„
3. 5.	„	„ Londynu	7. 5.	Tasso	Ellerman Wilson
4. 5.	„ Hull	„ Hull	7. 5.	Kolpino	„

Wodostany Wisły.

Kwiecień Daty	13	14	15	16	17	18	19	20	21
Kraków	—193	—204	—211	—219	—224	—226	—186	—100	—128
Zawichost	182	173	161	144	137	130	126	125	166
Warszawa	140	160	182	172	162	150	142	134	130
Płock	150	151	158	171	167	159	150	143	138
Toruń	176	174	175	184	202	197	188	175	164
Fordon	182	178	178	183	202	202	194	183	174
Tczew	182	170	164	164	164	184	194	189	170
Ujście	232	240	240	232	240	250	248	248	236

Kwiecień Daty	22	23	24	25	26	27	28	29
Kraków	— 94	—112	—138	—166	—182	—171	—202	—207
Zawichost	180	183	203	200	183	168	159	156
Warszawa	130	137	161	183	190	205	190	183
Płock	135	135	137	149	160	168	178	173
Toruń	158	153	150	155	170	188	200	216
Fordon	164	160	158	148	170	188	198	216
Tczew	155	146	136	132	132	142	166	185
Ujście (Schiewenh.	238	234	240	240	238	240	236	228

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.